

Rec'd

18 MAR 2003

PCT/JP03/08506

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

07.07.03

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2002年 9月20日

出 願 番 号
Application Number: 特願2002-275136
[ST. 10/C]: [JP2002-275136]

REC'D. 22 AUG 2003

WIPO PCT

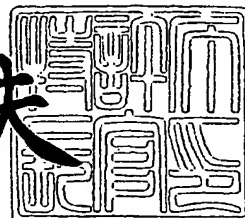
出 願 人
Applicant(s): トヨタ自動車株式会社

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2003年 8月 8日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



BEST AVAILABLE COPY

出証番号 出証第2003-306367号

【書類名】 特許願

【整理番号】 PNTYA096

【提出日】 平成14年 9月20日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60L 15/20
B60L 11/14
B60T 8/58

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 本美 明

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 浜島 清高

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

【氏名】 灘 光博

【特許出願人】

【識別番号】 000003207

【氏名又は名称】 トヨタ自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 110000017

【氏名又は名称】 特許業務法人アイテック国際特許事務所

【代表者】 伊神 広行

【電話番号】 052-218-3226

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 008268

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 0104390

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両のスリップ制御装置及びその制御方法

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御するスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

前記角加速度検出手段により検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態にあるか否かを判定する状態判定手段と、

前記状態判定手段により車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態にあると判定されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えた車両のスリップ制御装置。

【請求項 2】 車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

アクセル操作に基づいて得られる前記駆動輪のトルク指令値の変化量が所定範囲内か否かを判定するトルク変化量判定手段と、

前記トルク変化量判定手段により前記トルク指令値の変化量が所定範囲外と判定されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えた車両のスリップ制御装置。

【請求項 3】 車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機であるモータとエンジンの少なくとも一方を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

前記エンジンの起動時の振動を検出するエンジン振動検出手段と、

前記エンジン振動検出手段によりエンジン起動時の振動が検出されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えた車両のスリップ制御装置。

【請求項 4】 請求項 1～3 のいずれかに記載の車両のスリップ制御装置であって、

前記スリップ検出手段は、前記角加速度検出手段により検出された角加速度が所定の閾値を越えたときにスリップを検出する

車両のスリップ制御装置。

【請求項 5】 車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度が所定の閾値を越えたときに前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

前記角加速度検出手段により検出された角加速度が前記所定の閾値を超えたあとの時間変化が機械共振に起因するものか否かを判定する時間変化判定手段と、

前記時間変化判定手段により前記角加速度が前記所定の閾値を越えたあとの時間変化が機械共振に起因していると判定されたときには前記トルク制限手段によ

る前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と
を備えた車両のスリップ制御装置。

【請求項 6】 請求項 5 に記載の車両のスリップ制御装置であって、
前記時間変化判定手段は、前記角加速度が前記所定の閾値を越えた時点から減少し始める時点までの時間幅が機械共振に起因しているか否かを判定する
車両のスリップ制御装置。

【請求項 7】 請求項 4 ～ 6 のいずれかに記載の車両のスリップ制御装置であって、

前記トルク制限禁止手段は、前記角加速度検出手段により検出された角加速度が前記所定の閾値よりも大きな値に設定された非スリップ上限値を越えたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止しない
車両のスリップ制御装置。

【請求項 8】 請求項 1 ～ 7 のいずれかに記載の車両のスリップ制御装置であって、

前記トルク制限禁止手段は、前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するにあたり、前記トルク制限手段を機能させないようにするか又は前記スリップ検出手段における前記所定の閾値を通常採り得ない大きな値に設定して前記トルク制限手段の実効性をなくす

車両のスリップ制御装置。

【請求項 9】 請求項 1 ～ 8 のいずれかに記載の車両のスリップ制御装置であって、

前記トルク制限禁止手段は、前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を所定の制限禁止期間だけ禁止する

車両のスリップ制御装置。

【請求項 10】 車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御方法であって、

(a) 前記駆動軸の角加速度を検出するステップと、

(b) 該検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するステップと、

(c) 前記ステップ (b) によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するステップと、

(d) 車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態か否かを判定するステップと、

(e) 前記ステップ (d) により車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態であると判定されたときには前記ステップ (c) による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するステップと、

を含む車両のスリップ制御方法。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、車両のスリップ制御装置及びその方法に関し、詳しくは車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置及びその制御方法に関する。

【0002】

【従来の技術及び発明が解決しようとする課題】

従来、この種の車両のスリップ制御装置としては、モータからのトルクの出力により駆動輪にスリップが発生したときに、モータから駆動輪に出力するトルクを制限するものが提案されている（例えば、特許文献1参照）。この装置では、駆動輪の角加速度が所定の閾値を上回ったときにスリップを検出し、スリップを検出したときにモータから出力するトルクを低下することにより、スリップを抑制している。しかしながら、スリップが発生していないときでも例えばエンジン起動時の振動や大きなトルク変化が生じたときには、駆動輪の角加速度が所定の閾値を上回ることがありスリップを誤検出することがある。

【0003】

一方、アクセル開度が急増したときつまりアクセル開度の時間変化率が大きいときには、駆動輪のスリップ状態の閾値を大きくしてスリップ制御の実効性をなくすことも提案されている（例えば、特許文献2参照）。しかしながら、ここではアクセル開度が急増したときの車体の反応性を損なわないことを目的としてお

り、そもそもスリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することを目的とするものではない。

【 0 0 0 4 】

本発明は上述した課題に鑑みなされたものであり、角加速度に基づいてスリップを検出する際にスリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止する車両のスリップ制御装置及びその方法を提供することを目的とする。

【 0 0 0 5 】

【特許文献 1】

特開平 1 0 - 3 0 4 5 1 4 号公報

【特許文献 2】

特開平 3 - 1 5 6 1 3 5 号公報

【 0 0 0 6 】

【課題を解決するための手段及びその作用・効果】

本発明の車両のスリップ制御装置及びその方法は、上述の目的を達成するために以下の手段を採った。

【 0 0 0 7 】

本発明の一つは、車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

前記角加速度検出手段により検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態にあるか否かを判定する状態判定手段と、

前記状態判定手段により車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態にあると判定されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えたものである。

【0008】

この車両のスリップ制御装置では、駆動輪に接続された駆動軸の角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪の駆動トルクを制限する。しかし、車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度が変動する状態にあるときには、仮に角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとしてもそれはスリップ以外の原因によることが考えられるため、駆動輪の駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。

【0009】

ここで、「原動機」は、駆動軸に動力を出力可能な機器であれば特に限定されず、例えばモータであってもよいしエンジンであってもよいしモータとエンジンの両方であってもよい。また、「原動機」を複数備える場合には、本発明の車両のスリップ制御装置はそれらのうちの少なくとも一つを制御するように構成されていてもよく、例えば原動機としてモータとエンジンの両方を搭載している場合には少なくともモータを制御するようにしてもよい。また、「車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度が変動する状態にある」ときとしては、例えばトルク変化量が大きく変化するときとか、エンジンが起動するときなどが挙げられる。

【0010】

本発明の一つは、車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

アクセル操作に基づいて得られる前記駆動輪のトルク指令値の変化量が所定範囲内か否かを判定するトルク変化量判定手段と、

前記トルク変化量判定手段により前記トルク指令値の変化量が所定範囲外と判定されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えたものである。

【0011】

この車両のスリップ制御装置では、駆動輪に接続された駆動軸の角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪の駆動トルクを制限する。しかし、アクセル操作に基づいて得られる駆動輪のトルク指令値の変化量が所定範囲外のとき（例えば所定量より大きいとき）には、そのトルク変化によって発生する振動や揺れ等で角加速度が変動することがある。このような状況下では、仮に角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとしてもそれはトルク変化によって発生する振動や揺れ等によることが考えられるため、駆動輪の駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。

【0012】

本発明の一つは、車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機であるモータとエンジンの少なくとも一方を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

前記エンジンの起動時の振動を検出するエンジン振動検出手段と、

前記エンジン振動検出手段によりエンジン起動時の振動が検出されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えたものである。

【0013】

この車両のスリップ制御装置では、駆動輪に接続された駆動軸の角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪の駆動トルクを制限する。しかし、エンジンの起動時の振動を検出したときには、その振動で角加速度が変動することがある。このような状況下では、仮に角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとしてもそれはエンジンの起動時の振動によることが考えられるため、駆動輪の駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。

【0014】

本発明の一つは、車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御装置であって、

前記駆動軸の角加速度を検出する角加速度検出手段と、

該検出された角加速度が所定の閾値を越えたときに前記駆動輪のスリップを検出するスリップ検出手段と、

前記スリップ検出手段によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するトルク制限手段と、

前記角加速度検出手段により検出された角加速度が前記所定の閾値を越えたあとの時間変化が機械共振に起因するものか否かを判定する時間変化判定手段と、

前記時間変化判定手段により前記角加速度が前記所定の閾値を越えたあとの時間変化が機械共振に起因していると判定されたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するトルク制限禁止手段と

を備えたものである。

【0015】

この車両のスリップ制御装置では、駆動輪に接続された駆動軸の角加速度が所定の閾値を越えたことにより駆動輪のスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪の駆動トルクを制限する。しかし、角加速度が所定の閾値を越えたあとの時間変化が機械共振に起因するものと判定されたときには、仮に角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとしてもそれは機械共振に

よるため、駆動輪の駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。

【0016】

このとき、前記時間変化判定手段は、前記角加速度が前記所定の閾値を越えた時点から減少し始める時点までの時間幅が機械共振に起因しているか否かを判定してもよい。角加速度が所定の閾値を超えたあとの時間変化が機械共振に起因するものか否かを判定する場合、その判定結果が出るまではトルク制限を禁止できないため、できるだけ早期に判定結果が出るようにするべく、角加速度が所定の閾値を越えた時点から減少し始める時点までの時間幅が機械共振に起因しているか否かを判定することが好ましい。

【0017】

本発明の各車両のスリップ制御装置において、前記スリップ検出手段は、前記角加速度検出手段により検出された角加速度が所定の閾値を越えたときにスリップを検出する手段であってもよい。こうすれば、スリップの検出を簡単かつ確実に行うことができる。このとき、前記トルク制限禁止手段は、前記角加速度検出手段により検出された角加速度が前記所定の閾値よりも大きな値に設定された非スリップ上限値を越えたときには前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止しないようにしてもよい。こうすれば、スリップが発生しているにもかかわらず誤検出であるとして駆動トルクの制限を禁止してしまうことがない。なお、非スリップ上限値は、例えばスリップ時しか採り得ない値とすればよい。

【0018】

本発明の各車両のスリップ制御装置において、前記トルク制限禁止手段は、前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するにあたり、前記トルク制限手段を機能させないようにするか、又は、前記スリップ検出手段における前記所定の閾値を通常採り得ない大きな値に設定して前記トルク制限手段の実効性をなくしてもよい。いずれにしても、トルク制限手段による駆動輪の駆動トルクの制限を禁止することができる。

【0019】

本発明の各車両のスリップ制御装置において、前記トルク制限禁止手段は、前記トルク制限手段による前記駆動輪の駆動トルクの制限を所定の制限禁止期間だけ禁止してもよい。こうすれば、所定の制限禁止期間が経過したあとスリップが発生したときにはスリップを抑制することができる。

【0020】

本発明の一つは、車両の駆動輪に接続された駆動軸に動力を出力可能な原動機を制御する車両のスリップ制御方法であって、

- (a) 前記駆動軸の角加速度を検出するステップと、
 - (b) 前記角加速度検出手段により検出された角加速度に基づいて前記駆動輪のスリップを検出するステップと、
 - (c) 前記ステップ (b) によりスリップが検出されたとき該スリップを抑制するように前記駆動輪の駆動トルクを制限するステップと、
 - (d) 車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態か否かを判定するステップと、
 - (e) 前記ステップ (d) により車両運転状態がスリップに依存せずに前記角加速度が変動する状態であると判定されたときには前記ステップ (c) による前記駆動輪の駆動トルクの制限を禁止するステップと、
- を含むものである。

【0021】

この車両のスリップ制御方法では、駆動輪に接続された駆動軸の角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪の駆動トルクを制限する。しかし、車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度が変動する状態のときには、仮に角加速度に基づいて駆動輪のスリップが検出されたとしてもそれはスリップ以外の原因によることが考えられるため、駆動輪の駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。

【0022】

【発明の実施の形態】**[第1実施形態]**

図1は、スリップ制御装置として機能する電子制御ユニット40を備える電気自動車10の構成の概略を示す構成図である。この電気自動車10は、図示するように、バッテリー16からインバータ回路14を介して供給された電力を用いて駆動輪18a, 18bに接続された駆動軸に動力の出力が可能なモータ12を駆動制御する装置として構成されており、モータ12の回転軸の回転角 θ を検出する回転角センサ22と、電気自動車10の走行速度を検出する車速センサ24と、運転者からの各種操作を検出する各種センサ（例えば、シフトレバー31のポジションを検出するシフトポジションセンサ32や、アクセルペダル33の踏み込み量（アクセル開度）を検出するアクセルペダルポジションセンサ34、ブレーキペダル35の踏み込み量（ブレーキ開度）を検出するブレーキペダルポジションセンサ36など）と、装置全体をコントロールする電子制御ユニット40とを備える。なお、19a, 19bは従動輪を表す。

【0023】

モータ12は、例えば、電動機として機能すると共に発電機としても機能する周知の同期発電電動機として構成され、インバータ回路14は、バッテリー16からの電力をモータ12の駆動に適した電力に変換する複数のスイッチング素子により構成されている。こうしたモータ12やインバータ回路14の構成そのものは周知であり、本発明の中核をなさないから、これ以上の詳細な説明は省略する。

【0024】

電子制御ユニット40は、CPU42を中心としたマイクロプロセッサとして構成されており、CPU42の他に処理プログラムを記憶したROM44と、一時的にデータを記憶するRAM46と、入出力ポート（図示せず）とを備える。この電子制御ユニット40には、回転角センサ22により検出されたモータ12の回転軸の回転角 θ や、車速センサ24により検出された車速V、シフトポジションセンサ32により検出されたシフトポジション、アクセルペダルポジションセンサ34により検出されたアクセル開度Acc、ブレーキペダルポジションセ

ンサ 36 により検出されたブレーキ開度などが入力ポートを介して入力されている。また、電子制御ユニット 40 からは、モータ 12 を駆動制御するインバータ回路 14 のスイッチング素子へのスイッチング制御信号などが出力ポートを介して出力されている。

【0025】

こうして構成された電気自動車 10 の動作、特に、駆動輪 18a、18b にスリップが発生したときのモータ 12 の駆動制御について説明する。図 2 は、電子制御ユニット 40 により実行されるモータ駆動制御プログラムの一例を示すフローチャートである。このプログラムは、所定時間毎（ここでは 8 msec 毎）に ROM 44 から読み出されて実行される。

【0026】

このモータ駆動制御プログラムが開始されると、電子制御ユニット 40 の CPU 42 は、まず、アクセルペダルポジションセンサ 34 からのアクセル開度 Acc や車速センサ 24 からの車速 V、回転角センサ 22 の回転角 θ などを入力する処理を行う（ステップ S100）。次に、入力したアクセル開度 Acc と車速 V とに基づいて駆動輪 18a、18b のトルク指令値、本実施形態ではモータ 12 の要求トルク Tm^* を設定する（ステップ S102）。モータ要求トルク Tm^* の設定は、ここでは、アクセル開度 Acc と車速 V とモータ要求トルク Tm^* との関係を予め求めてマップとして ROM 44 に記憶しておき、アクセル開度 Acc と車速 V とが与えられると、マップから対応するモータ要求トルク Tm^* を導出するものとした。このマップの一例を図 3 に示す。

【0027】

続いて、トルク制限禁止フラグ F0 が値 1 にセットされているか否かを判定する（ステップ S104）。このトルク制限禁止フラグ F0 は、トルク制限を行うことが許容されているときには値 0、トルク制限を行うことが禁止されているときには値 1 にセットされるフラグである。なお、トルク制限の処理とは、後述するステップ S120 のスリップ発生時制御ルーチンやステップ S124 のスリップ収束時制御ルーチンをいう。ステップ S104 でトルク制限禁止フラグ F0 が値 0 のときには、モータ要求トルク Tm^* の変化量 ΔTm を計算する（ステップ

S106)。この変化量 ΔT_m の計算は、今回導出したモータ要求トルク T_m^* から前回導出したモータ要求トルク T_m^* を減じる（今回のモータ要求トルク T_m^* －前回のモータ要求トルク T_m^* ）ことにより行う。本プログラムは8 msecごとに繰り返し実行されるため、この変化量 ΔT_m は8 msecごとの変化量ということになる。次いで、モータ要求トルク T_m^* の変化量 ΔT_m と予め定められたトルクの閾値 T_{thr} とを比較し（ステップS108）、変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} 以下のときにはステップS110へ進み、変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えるときにはトルク制限禁止フラグF0に値1をセットし（ステップS126）、後述するグリップ時制御ルーチン（ステップS116）を行ったあと、このプログラムを終了する。また、ステップS104でトルク制限禁止フラグF0が値1のときにも、後述するグリップ時制御ルーチン（ステップS116）を行ったあと、このプログラムを終了する。

【0028】

ところで、閾値 T_{thr} は、ドライバのアクセル踏み増し操作に起因して発生するモータ要求トルク T_m^* の変化量 ΔT_m を予め経験的に求め、その経験値に基づいて定められている。アクセル踏み増し時のようにモータ要求トルク T_m^* の変化量 ΔT_m が大きいときには、そのトルク変化によって車両の振動や揺れが発生し、それによって角加速度 α が一時的に大きくなり、角加速度 α に基づくスリップ判定（ステップS112）において、スリップ未発生にもかかわらず角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えてスリップ発生と誤判定するおそれがある。このため、ステップS108でモータ要求トルク T_m^* の変化量 ΔT_m と閾値 T_{thr} とを比較し、変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えるときにはスリップ未発生にもかかわらずスリップ発生と誤判定するおそれがあると判断して、トルク制限の処理つまりスリップ発生時制御ルーチン（ステップS120）やスリップ収束時制御ルーチン（ステップS124）に進む可能性のあるステップS112等を行うことなく、ステップS116のグリップ時制御ルーチンを行うようにしている。

【0029】

さて、ステップS108でモータ要求トルク T_m^* の変化量 ΔT が閾値 T_{thr}

r 以下のときには、ステップ S 100 で入力した回転角 θ に基づいてモータ回転数 N_m を算出し、このモータ回転数 N_m に基づいて角加速度 α を計算する（ステップ S 110）。ここでは、角加速度 α の計算は、今回得られた回転数 N_m から前回得られた回転数 N_m を減じる（今回の回転数 N_m - 前回の回転数 N_m ）ことにより行うものとする。なお、角加速度 α の単位は、回転数 N_m の単位を 1 分間あたりの回転数 $[rpm]$ で示すと、本プログラムの実行時間間隔は $8 msec$ であるから、 $[rpm/8 msec]$ となる。勿論、回転速度の時間変化率として示すことができれば、如何なる単位を採用するものとしても構わない。また、角加速度 α は、誤差を小さくするために今回から過去数回（例えば、3 回）に亘って計算された角加速度の平均を用いるものとしても構わない。

【0030】

こうして角加速度 α が計算されると、この角加速度 α に基づいて駆動輪 18 a, 18 b のスリップ状態を判定する（ステップ S 112）。ここでは、角加速度 α と、空転によるスリップが発生したとみなすことのできる閾値 α_{slip} とを比較し、角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えていると判定されたときには、駆動輪 18 a, 18 b にスリップが発生したと判断して、スリップの発生を示すスリップ発生フラグ F 1 を値 1 にセットし（ステップ S 118）、後述するスリップ発生時制御ルーチン（ステップ S 120）を行ったあと、このプログラムを終了する。

【0031】

一方、ステップ S 112 で角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えていないと判定されたときには、次にスリップ発生フラグ F 1 の状態を判定する（ステップ S 114）。スリップ発生フラグ F 1 が値 1 であると判定されたときには、角加速度 α が負の値であり且つそれが所定時間継続しているというスリップ収束条件を満足するか否かを判定し（ステップ S 122）、このスリップ収束条件を満足したときには駆動輪 18 a, 18 b に発生したスリップは収束したと判断して後述するスリップ収束時制御ルーチン（ステップ S 124）を行ったあと、このプログラムを終了する。一方、ステップ S 122 でスリップ収束条件を満足しなかったときには、発生したスリップは未だ収束していないと判断して、スリップ発生時

制御ルーチン（ステップS120）を行い、その後このプログラムを終了する。
また、ステップS114でスリップ発生フラグF1が値1でないと判定されたときには、駆動輪18a, 18bは路面をグリップしていると判断して、後述するグリップ時制御ルーチン（ステップS116）を行い、その後このプログラムを終了する。

【0032】

次に各制御ルーチン、つまりステップS116のグリップ時制御ルーチン、ステップS120のスリップ発生時制御ルーチン、ステップS124のスリップ収束時制御ルーチンについて説明する。

【0033】

グリップ時制御は、通常のモータ12の駆動制御であると同時にトルク制限が禁止されているときのモータ12の駆動制御であり、図4のグリップ時制御ルーチンに基づいて行われる。このルーチンが開始されると、電子制御ユニット40のCPU42は、まず、モータ要求トルク T_{m*} に基づいてモータ12から要求トルク T_{m*} に見合うトルクが出力されるようモータ12を駆動制御する（ステップS130）。続いて、トルク制限禁止フラグF0が値1か否かを判定し（ステップS132）、フラグF0が値0のときつまりトルク制限が禁止されていないときには、そのままこのルーチンを終了する。一方、フラグF0が値1のときつまりトルク制限が禁止されているときには、このフラグF0が値1になってから所定の制限禁止時間が経過したか否かを判定し（ステップS134）、制限禁止時間が経過していないときにはそのままこのルーチンを終了し、制限禁止時間が経過したときにはフラグF0を値0にリセットし（ステップS136）、このルーチンを終了する。ここで、制限禁止時間は、トルク制限を禁止する時間幅として予め定められた値である。具体的には、ドライバのアクセル踏み増し操作に起因して発生するモータ要求トルク T_{m*} の変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} より大きくなるとそのトルク変化によって車両に振動や揺れが発生して角加速度 α が変動することがあるが、そのように角加速度 α が変動し始めてからその変動が収まるまでの時間を経験的に求め、その経験値に基づいて制限禁止時間が定められている。このグリップ時制御ルーチンにより、駆動輪18a, 18bが路面をグリ

ップしているときやトルク制限が禁止されている期間中は、モータ 12 からモータ要求トルク T_{m*} に見合うトルクが出力されることになる。

【0034】

スリップ発生時制御は、スリップにより角加速度 α が上昇したときにその角加速度 α を低下させるために行うモータ 12 の駆動制御であり、図 5 のスリップ発生時制御ルーチンに基づいて行われる。このルーチンが実行されると、電子制御ユニット 40 の CPU 42 は、まず、角加速度 α がピーク値 α_{peak} を越えているか否かを判定し（ステップ S150）、角加速度 α がピーク値 α_{peak} を越えていると判定されたときにはピーク値 α_{peak} の値を角加速度 α に更新する処理を行う（ステップ S152）。ここで、ピーク値 α_{peak} は、基本的には、スリップにより角加速度 α が上昇してピークを示すときの角加速度の値であり、初期値として値 0 が設定されている。したがって、角加速度 α が上昇してピークに達するまでの間はピーク値 α_{peak} を角加速度 α の値に順次更新していき、角加速度 α がピークに達した時点でその角加速度 α がピーク値 α_{peak} として固定されることになる。こうしてピーク値 α_{peak} が設定されると、このピーク値 α_{peak} に基づいてモータ 12 が出力できるトルクの上限であるトルク上限値 T_{max} を設定する処理を行う（ステップ S154）。この処理は、ここでは、図 6 に例示するマップを用いて行われる。図 6 は、角加速度 α とトルク上限値 T_{max} との関係を示すマップであり、トルク上限値 T_{max} は角加速度 α の関数 $g(\alpha)$ として表される。このマップでは、図示するように、角加速度 α が大きくなるほどトルク上限値 T_{max} は小さくなる特性を有している。したがって、角加速度 α が上昇してピーク値 α_{peak} が大きくなるほど、即ちスリップの程度が大きいほど、トルク上限値 T_{max} として小さな値が設定され、その分モータ 12 から出力されるトルクが制限されることになる。

【0035】

トルク上限値 T_{max} が設定されると、モータ要求トルク T_{m*} が、設定されたトルク上限値 T_{max} を越えているか否かを判定し（ステップ S156）、モータ要求トルク T_{m*} がトルク上限値 T_{max} を越えていると判定されたときにはモータ要求トルク T_{m*} をトルク上限値 T_{max} に修正する（ステップ S15

8)。そして、トルク T_{m*} を目標トルクとしてモータ 12 から目標トルク T_{m*} に見合うトルクが出力されるようモータ 12 を駆動制御して（ステップ S160）、本ルーチンを終了する。これにより、スリップ発生時においてモータ 12 から出力されるトルクは、スリップを抑制するための低いトルク（具体的には、図 6 のマップにおいて角加速度のピーク値 α_{peak} に対応するトルク上限値 T_{max} ）に制限されるので、スリップを効果的に抑制することができる。

【0036】

スリップ収束時制御は、スリップ発生時制御によるトルクの制限により角加速度 α が低下したときに、制限したトルクを復帰させるために行うモータ 12 の駆動制御である。ここでは、トルク上限値 T_{max} を所定の待機時間の経過ごとに段階的に上昇させていき、モータ要求トルク T_{m*} がトルク上限値 T_{max} を越えるときにはモータ要求トルク T_{m*} をトルク上限値 T_{max} としてモータ 12 を駆動制御する。トルク上限値 T_{max} の設定については、まず、角加速度 α が閾値 α_{slip} を上回った時点から閾値 α_{slip} を下回った時点までの角加速度 α の時間積分値 α_{int} を求め、その時間積分値 α_{int} の関数としてガード値 δ （単位は、角加速度と同じ単位の $[rpm/8msec]$ ）を算出し、図 6 のマップを用いてこのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を求め、この値をスリップ収束時開始当初のトルク上限値 T_{max} とする。その後所定の待機時間が経過するごとに、ガード値 δ を一定量 $\Delta\delta$ ずつ減少させて新たなガード値 δ とし、図 6 のマップを用いてそのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を新たなトルク上限値 T_{max} とする。そして、最終的にガード値 δ がゼロ以下になった時点で各フラグ $F0$ 、 $F1$ をリセットし、このスリップ収束時制御を終了する。

【0037】

図 7 は、アクセル開度の時間変化、角加速度 α の時間変化、モータ 12 から出力されるトルクの時間変化、各フラグの時間変化を示す説明図であり、図 8 は、角加速度 α の時間変化に基づいてトルク上限値 T_{max} が設定される様子を示す説明図である。ここでは、時刻 t_n と時刻 t_{n-1} との時間間隔は $40msec$ （図 2 のプログラムは $8msec$ ごとに実行されるのでこの間に 5 回実行される

)とした。

【0038】

図7に示すように、時刻 t_0 において、車両停止時又は低速時にドライバがアクセルを踏み込み、その踏み込んだ状態が少なくとも時刻 t_{23} まで継続されたとする。このアクセルの踏み込みに応じて、モータ要求トルク T_{m*} は、図7に点線で示すように、時刻 t_0 から時刻 t_7 に至るまでの期間において当初は急激に立ち上がりその後なだらかに増加していき、時刻 t_7 以降において一定値で推移する。ここでは、モータ要求トルク T_{m*} が時刻 t_0 から時刻 t_1 になったときの変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えており、時刻 t_1 においてトルク制限禁止フラグ F_0 が値1に設定される。

【0039】

時刻 t_0 から時刻 t_1 ではトルク制限禁止フラグ F_0 とスリップ発生フラグ F_1 は共に値0のためグリップ時制御が実行されモータ要求トルク T_{m*} に見合ったトルクがモータ12から出力され、また、時刻 t_1 から時刻 t_6 ではトルク制限禁止フラグ F_0 が値1のためここでもグリップ時制御が実行され、時刻 t_6 でトルク制限禁止時間（ここでは200msecとした）が経過するとトルク制限禁止フラグ F_0 が値0に設定される。この時刻 t_1 から時刻 t_6 の間、角加速度 α は大きなトルク変化によって変動して一時的に閾値 α_{slip} を越えているが、スリップ発生時制御を行うことがないため、トルク制限を受けることはない。したがって、モータ要求トルク T_{m*} とモータ12から出力されるトルクとが一致している。

【0040】

時刻 t_7 では、トルク制限禁止フラグ F_0 は値0でありトルク制限が禁止されていないため、角加速度 α に基づくスリップ判定が行われ、このときの角加速度 α は閾値 α_{slip} を越えているため、スリップ発生フラグ F_1 は値1に設定され、スリップ発生時制御が実行される。そして、時刻 t_9 で角加速度 α がピークに達するまでは図6のマップから角加速度 α に応じたトルク上限値 T_{max} が適時設定される（図8（a）参照）。この間、モータ要求トルク T_{m*} はトルク上限値 T_{max} を越えているため、モータ12から出力されるトルクはトルク上限

値 T_{max} に制限される。また、時刻 t_{10} から時刻 t_{13} までは、角加速度 α のピーク値 α_{peak} に対応するトルク上限値 T_{max} にトルクが制限される（図 8（b）参照）。この間、モータ要求トルク T_{m*} はトルク上限値 m_{ax} を越えているため、モータ 12 から出力されるトルクはトルク上限値 T_{max} に制限される。

【0041】

時刻 t_{14} は、角加速度 α が負の値であり且つそれが所定時間継続しているというスリップ収束条件を満たした時点であり、この時点でスリップは収束したと判断される。このため、時刻 t_{14} 以降は、スリップ収束時制御が実行され、上述した時間積分値 α_{int} を求め、その時間積分値 α_{int} の関数としてガード値 δ を算出し、図 6 のマップを用いてこのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を求め（図 8（c）参照）、この値をスリップ収束時開始当初のトルク上限値 T_{max} とする。その後所定の待機時間が経過するごとに、ガード値 δ を一定量 $\Delta\delta$ ずつ減少させて新たなガード値 δ とし、図 6 のマップを用いてそのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を新たなトルク上限値 T_{max} とする（図 8（d）参照）。そして、最終的にガード値 δ がゼロ以下になった時刻 t_{23} で各フラグ F_0 、 F_1 をリセットし、このスリップ収束時制御を終了する。この結果、時刻 t_{23} 以降は、モータ要求トルク T_{m*} とモータ 12 から出力されるトルクとが一致する。

【0042】

ここで、本実施形態の構成要素と本発明の構成要素との対応関係を明らかにする。本実施形態の電子制御ユニット 40 の CPU 42 が、本発明の角加速度検出手段、スリップ検出手段、トルク制限手段、状態判定手段、トルク制限禁止手段に相当する。また、CPU 42 が実行するステップ S110 が角加速度検出手段の処理に相当し、ステップ S112 がスリップ検出手段の処理に相当し、ステップ S120 のスリップ発生時制御ルーチンやステップ S124 のスリップ収束時制御ルーチンがトルク制限手段の処理に相当し、ステップ S104 やステップ S108 が状態判定手段の処理に相当し、トルク制限禁止フラグ F_0 が値 1 のときにステップ S116 のグリップ時制御ルーチンを実行する処理がトルク制限禁止

手段の処理に相当する。また、CPU 42はトルク変化量判定手段にも相当し、ステップS108がトルク変化量判定手段の処理に相当する。ステップS108がトルク変化量判定手段の処理に相当する。更に、モータ要求トルク T_{m*} の変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えていると判定されたときが、駆動輪18a、18bのトルク指令値の変化量が所定範囲外と判定されたときに相当する。

【0043】

以上詳述した本実施形態では、駆動輪18a、18bに接続された駆動軸の角加速度 α に基づいてスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するようにモータ12の出力トルクを制限することにより駆動輪18a、18bの駆動トルクを制限する。しかし、アクセル操作に基づいて得られるモータ要求トルク T_{m*} の変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えているときのように、車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度が変動する状態にあるときには、仮に角加速度 α に基づいてスリップが検出されたとしてもそれはスリップ以外の原因によることが考えられるため、モータ12の出力トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度 α に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により出力トルクが制限されるのを防止することができる。また、モータ要求トルク T_{m*} の変化量 ΔT_m を用いてトルク制限を禁止するか否かを判定しているため、一旦出力トルクの制限を行ったあとその制限を禁止するのではなく、出力トルクの制限を行う前にその制限を禁止することができる。更に、スリップの検出は角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたときにスリップを検出するため、スリップの検出を簡単かつ確実に行うことができる。更にまた、モータの出力トルクの制限を禁止するのは所定の制限禁止時間だけであるため、その制限禁止期間が経過したあとスリップが発生したときには迅速にそのスリップを抑制することができる。

【0044】

[第2実施形態]

図9は、スリップ制御装置として機能する電子制御ユニット40を備えるハイブリッド車110の構成の概略を示す構成図である。図9において、第1実施形態と同じ構成要素については同じ符号を付し、その説明を省略する。このハイブリッド車110は、図示するように、エンジン111と、エンジン111に接続

されエンジン 111 の動力を駆動輪 18 a, 18 b とジェネレータ 113 とに分割するプラネタリギヤ 117 と、プラネタリギヤ 117 に接続された発電可能なジェネレータ 113 と、同じくプラネタリギヤ 117 に接続されると共に駆動輪 18 a, 18 b に接続された駆動軸に直接動力を出力可能なように接続されたモータ 112 とを備えている。モータ 112 はインバータ回路 114 を介してバッテリー 116 に接続され、ジェネレータ 113 はインバータ回路 115 を介してバッテリー 116 に接続されている。電子制御ユニット 40 は、これらのインバータ回路 114, 115 のスイッチング素子へのスイッチング制御信号を出力する。また、電子制御ユニット 40 は、駆動輪 18 a, 18 b にスリップが発生したときには、駆動輪 18 a, 18 b の駆動トルクを制限することによりスリップを抑制するように制御する。

【0045】

こうして構成されたハイブリッド車 110 の動作について説明する。図示しないハイブリッド ECU は、エンジン 111 とモータ 112 の一方又は両方を動力源として走行するようハイブリッド制御を行う。例えば、発進時や低速走行時のようにエンジン効率が低くなる領域では、エンジン 111 を停止させ、モータ 112 の動力で駆動輪 18 a, 18 b を駆動させて走行するよう制御する。また、通常走行時には、エンジン 111 を起動させてそのエンジン 111 の動力をプラネタリギヤ 117 で駆動輪 18 a, 18 b とジェネレータ 113 とに分割し、ジェネレータ 113 に発電させてその発電電力でモータ 112 を駆動して駆動輪 18 a, 18 b の駆動を補助するよう制御する。全開加速等の高負荷時には、これに加えてバッテリー 116 からモータ 112 にパワーが供給され、更に駆動力が追加される。

【0046】

次に、ハイブリッド車 110 の動作のうち、特に、駆動輪 18 a, 18 b にスリップが発生したときの駆動制御について説明する。図 10 は、電子制御ユニット 40 により実行される駆動制御プログラムの一例を示すフローチャートである。このプログラムは、所定時間毎（ここでは 8 msec 毎）に ROM 44 から読み出されて実行される。

【0047】

この駆動制御プログラムが開始されると、電子制御ユニット40のCPU42は、まず、アクセル開度 A_{cc} や車速 V や駆動輪18a, 18bに接続された駆動軸の回転角 θ などを入力する処理を行う（ステップS200）。次に、駆動輪18a、18bに接続された駆動軸のトルク指令値 T^* を設定する（ステップS202）。具体的には、アクセル開度 A_{cc} と車速 V とに基づいて、アクセル開度 A_{cc} と車速 V とトルク指令値 T^* との関係を表す図3に類似のマップからトルク指令値 T^* を求める。続いて、トルク制限禁止フラグ F_0 が値1にセットされているか否かを判定する（ステップS204）。ステップS204でトルク制限禁止フラグ F_0 が値0つまりトルク制限が禁止されていないときには、駆動輪18a、18bの駆動軸の角加速度 α を計算し（ステップS206）、その角加速度 α と閾値 α_{slip} とを比較した結果に基づいて駆動輪18a、18bのスリップ状態を判定する（ステップS208）。角加速度 α の計算やスリップ状態の判定は、第1実施形態と同様であるため、説明を省略する。

【0048】

ステップS208で角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えていると判定されたときには、スリップ発生フラグ F_1 が値1か否かを判定し（ステップS214）、スリップ発生フラグ F_1 が値0のとき、つまり前回まで角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えていなかったのに今回閾値 α_{slip} を越えたときには、スリップ発生フラグ F_1 に値1を設定し（ステップS216）、時間計測を開始するとともに計測フラグ F_2 に値1を設定する（ステップS218）。この計測フラグ F_2 は時間計測をしていないときには値0、時間計測中のときには値1にセットされる。その後、角加速度 α をピーク値 α_{peak} に設定し（ステップS222）、スリップ発生時制御ルーチン（ステップS234）を行ったあと、このプログラムを終了する。本実施形態のスリップ発生時制御ルーチンは、図11に示すスリップ発生時制御ルーチンのフローチャートにしたがって実行される。即ち、駆動輪18a、18bの駆動トルクのトルク上限値 T_{max} を図6と類似のグラフを用いてピーク値 α_{peak} の関数として算出することにより設定し（ステップS300）、ステップS202で求めたトルク指令値 T^* がこのトルク上限値 T_m

a_x を越えるか否かを判定し（ステップ S310）、トルク指令値 T^* がトルク上限値 T_{max} を越えないときにはステップ S330 に進み、トルク指令値 T^* がトルク上限値 T_{max} を越えるときにはトルク指令値 T^* をトルク上限値 T_{max} に制限し（ステップ S320）、ステップ S330 に進む。そして、ステップ S330 では、トルク指令値 T^* に基づいてエンジン 111 やモータ 112 やジェネレータ 113 の目標トルクや目標回転数を設定し、各々の目標値に応じてこれらを制御し、このルーチンを終了する。

【0049】

ここで、各々の目標値を設定する具体例として、バッテリー 116 の充電が不要で駆動輪 18a, 18b への要求動力 P^* のすべてがエンジン 111 で賄われる場合をとりあげて説明する。まず、トルク指令値 T^* と駆動輪 18a, 18b に接続された駆動軸の回転数 N （回転角 θ から算出）とに基づいてその駆動軸に出力すべき要求動力 P^* （ $=T^* \times N$ ）を求める。ここでは、要求動力 P^* はエンジン 111 の目標トルク T_e^* と目標回転数 N_e^* との積になるが、エンジン 111 の高効率な運転が可能な組合せをマッピングした図示しないマップから目標トルク T_e^* と目標回転数 N_e^* を設定する。そして、駆動輪 18a, 18b のトルク指令値 T^* とエンジンの目標トルク T_e^* とプラネタリギヤ 117 のギヤ比とに基づいてモータ 112 の目標トルク T_m^* を設定し、エンジンの目標回転数 N_e^* と駆動軸の回転数 N とに基づいてジェネレータ 113 の目標回転数を設定する。

【0050】

さて、ステップ S214 でスリップ発生フラグ F_1 が値 1 のとき、つまり前回も今回も角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えていたときには、加速度 α がピーク値 α_{peak} を越えているか否かを判定し（ステップ S220）、角加速度 α がピーク値 α_{peak} を越えていると判定されたときにはピーク値 α_{peak} の値を角加速度 α に更新する処理を行い（ステップ S222）、その後スリップ発生時制御ルーチン（ステップ S234）を行い、このプログラムを終了する。一方、ステップ S220 で角加速度 α がピーク値 α_{peak} を越えていなかったときには、そのときのピーク値 α_{peak} が角加速度 α のピークとして固定される。

つまり、そのときのピーク値 α_{peak} が、角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えて増加したあと減少し始めた点となる。そして、計測フラグ F_2 が値 1 か否かを判定し（ステップ S 2 2 4）、計測フラグ F_2 が値 1 のときには時間計測を終了すると共に計測フラグ F_2 を値 0 に設定し（ステップ S 2 2 6）、続いて計測した時間に基づいて角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたのがエンジン 1 1 1 の起動に起因する機械共振によるものかスリップによるものなのかを判定する（ステップ S 2 2 8）。そして、機械共振によるものだったときには、トルク制限禁止フラグ F_0 に値 1 を設定すると共にスリップ発生フラグ F_1 に値 0 を設定し（ステップ S 2 3 0）、その後グリップ時制御ルーチン（ステップ S 2 1 2）を行ったあと、このプログラムを終了する。なお、グリップ時制御ルーチンは、第 1 実施形態と同じ（図 4 参照、但しステップ S 1 3 0 では、トルク指令値 T^* に基づいてエンジン 1 1 1 やモータ 1 1 2 やジェネレータ 1 1 3 の目標トルクや目標回転数を設定し、各々の目標値に応じてこれらを制御する）であるため、その説明を省略する。また、ステップ S 2 0 4 でトルク制限禁止フラグ F_0 が値 1 のときにも、グリップ時制御ルーチン（ステップ S 2 1 2）を行ったあと、このプログラムを終了する。

【0051】

ところで、機械共振とは、エンジン 1 1 1 の起動時の振動等によって発生するものである。この機械共振によって角加速度 α が一時的に大きくなり、スリップ未発生にもかかわらず角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えてスリップ発生と誤判定するおそれがある。ここで、機械共振によって角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたときには短時間で角加速度 α がピークに達するのに対して、スリップによって角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたときには長時間かかって角加速度 α がピークに達する。このため、ステップ S 2 2 8 で、計測した時間が機械共振によるものと同様に短時間だったときには、トルク制限の処理つまりスリップ発生時制御ルーチン（ステップ S 2 3 4）やスリップ収束時制御ルーチン（ステップ S 2 3 6）を行うことなく、ステップ S 2 1 2 のグリップ時制御ルーチンを行うようにしている。

【0052】

さて、ステップ S 2 2 8 で、計測した時間に基づいて角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたのがスリップによるものと判定されたときには、引き続きスリップ発生時制御ルーチン（ステップ S 2 3 4）を行い、その後このプログラムを終了する。また、ステップ S 2 2 4 で計測フラグ F 2 が値 0 だったときにも、スリップ発生時制御ルーチン（ステップ S 2 3 4）を行い、その後このプログラムを終了する。なお、ステップ S 2 1 0 におけるスリップ発生フラグ F 1 の値の判定や、ステップ S 2 3 2 におけるスリップ収束条件を満たすか否かの判定については、第 1 実施形態のステップ S 1 1 4, S 1 2 2 と類似の処理のため、その説明を省略する。また、ステップ S 2 3 6 のスリップ収束時制御では、駆動輪 1 8 a, 1 8 b のトルク上限値 T_{max} を所定の待機時間の経過ごとに段階的に上昇させていき、トルク指令値 T^* がトルク上限値 T_{max} を越えるときにはトルク指令値 T^* をトルク上限値 T_{max} とし、トルク指令値 T^* に基づいてエンジン 1 1 1 やモータ 1 1 2 やジェネレータ 1 1 3 の目標トルクや目標回転数を設定し、各々の目標値に応じてこれらを制御する。トルク上限値 T_{max} の設定については、第 1 実施形態のスリップ収束時制御と同様にしてガード値 δ を算出し、図 6 に類似のマップを用いてこのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を求め、この値をスリップ収束時開始当初のトルク上限値 T_{max} とし、その後所定の待機時間が経過するごとに、ガード値 δ を一定量 $\Delta\delta$ ずつ減少させて新たなガード値 δ とし、図 6 に類似のマップを用いてそのガード値 δ に対応するトルク上限値 T_{max} を新たなトルク上限値 T_{max} とする。そして、最終的にガード値 δ がゼロ以下になった時点で各フラグ F 0, F 1 をリセットし、このスリップ収束時制御を終了する。

【0053】

図 1 2 は、角加速度 α の時間変化と各フラグの時間変化を示す説明図である。ここでは、時刻 t_n と時刻 t_{n-1} との時間間隔は 16 msec（図 1 0 のプログラムは 8 msec ごとに実行されるのでこの間に 2 回実行される）とした。

【0054】

図 1 2 の角加速度 α の時間変化のグラフは、時刻 t_0 においてエンジン 1 1 1 が起動され、それにより車両に振動や揺れ等が発生し、角加速度 α がスリップし

ていないにもかかわらず変動して一時的に閾値 α_{slip} を越えたときの様子を
表したものである。時刻 $t_1 \sim$ 時刻 t_3 では、角加速度 α は閾値 α_{slip} を越
えていないため、グリップ時制御が実行され、トルク指令値 T^* に見合ったトル
クが駆動輪 18a, 18b の駆動軸に出力される。

【0055】

時刻 t_4 では、角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたためスリップ発生フラグ
F1 が値 1 に設定され、時間計測が開始されると共に計測フラグ F2 が値 1 に設
定される。また、このときの角加速度 α をピーク値 α_{peak} とし、このピーク
値 α_{peak} に対応するトルク上限値 T_{max} を図 6 と同様のマップから読み出
し、駆動輪 18a, 18b の駆動軸のトルク指令値 T^* がこのトルク上限値 T_{max}
を越えるときにはトルク指令値 T^* をトルク上限値 T_{max} に制限する。

【0056】

時刻 t_5 では、前回と同じく角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えており、前回
に比べて角加速度 α が大きいため今回の角加速度 α をピーク値 α_{peak} とし、
このピーク値 α_{peak} に対応するトルク上限値 T_{max} を図 6 と類似のマップ
から読み出し、駆動輪 18a, 18b のトルク指令値 T^* がこのトルク上限値 T_{max}
を越えるときにはトルク指令値 T^* をトルク上限値 T_{max} に制限する。

【0057】

時刻 t_6 では、前回と同じく角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えているが、前
回に比べて角加速度 α が小さいため、前回の角加速度 α がピーク値 α_{peak} と
して確定し、また、時間計測を終了すると共に計測フラグ F2 が値 0 に設定され
る。そして、計測時間（ここでは角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えた時刻 t_4
からピークに達した時刻 t_5 まで）に基づいて、角加速度 α が閾値 α_{slip} を
越えたのが機械共振によるものかスリップによるものなのかを判定する。ここ
では、機械共振による角加速度 α の時間変化の様子を予め経験的に求め、角加速度
 α が閾値 α_{slip} を越えてからピークに達するまでの時間を算出し、その時間
に基づいて閾値 T_c を定め、この閾値 T_c 以下のときには機械共振によるものと
判定し、この閾値 T_c を越えるときにはスリップによるものと判定することに
した。ここでは、計測時間はこの閾値 T_c 以下であったとし、この結果、トルク制

限禁止フラグF 0に値1を設定すると共にスリップ発生フラグF 1に値0を設定し、その後グリップ時制御が行われる。

【0058】

時刻t 7以降、トルク制限禁止フラグF 0が値1であるため、グリップ時制御が行われ、トルク制限禁止フラグF 0が値1になってから所定の制限禁止時間が経過した時刻t 15において、トルク制限禁止フラグF 0が値0に設定される。

【0059】

ここで、本実施形態の構成要素と本発明の構成要素との対応関係を明らかにする。本実施形態の電子制御ユニット40のCPU42が、本発明の角加速度検出手段、スリップ検出手段、トルク制限手段、状態判定手段、トルク制限禁止手段に相当する。また、CPU42が実行するステップS206が角加速度検出手段の処理に相当し、ステップS208がスリップ検出手段の処理に相当し、ステップS234のスリップ発生時制御ルーチンやステップS236のスリップ収束時制御ルーチンがトルク制限手段の処理に相当し、ステップS228が状態判定手段の処理に相当し、トルク制限禁止フラグF 0が値1のときにステップS212のグリップ時制御ルーチンを実行する処理がトルク制限禁止手段の処理に相当する。また、CPU42はエンジン振動検出手段にも相当し、ステップ228がエンジン振動検出手段の処理に相当する。

【0060】

以上詳述した本実施形態では、駆動輪18a、18bに接続された駆動軸の角加速度 α に基づいてスリップが検出されたとき、このスリップを抑制するように駆動輪18a、18bの駆動トルクを制限する。しかし、車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度 α が変動する状態にあるとき、具体的には角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えて増加したあと減少し始めるまでの時間がエンジン111の起動時の振動による共振に起因するときには、仮に角加速度 α に基づいてスリップが検出されたとしてもそれはスリップ以外の原因によることが考えられるため、駆動輪18a、18bの駆動トルクを制限するのを禁止する。したがって、角加速度 α に基づいてスリップを検出する際に、スリップの誤検出により駆動トルクが制限されるのを防止することができる。また、本実施形態では、一旦駆動

トルクが制限されたあとその制限が禁止されることになるが、角加速度 α が所定の閾値 α_{slip} を越えて増加したあと減少し始めるまでの時間に基づいて駆動トルクの制限が禁止されるため、駆動トルクが一旦制限されるとしても時間的には僅かである。更に、角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えたときにスリップを検出するため、スリップの検出を簡単かつ確実に行うことができる。更にまた、駆動トルクの制限を禁止するのは所定の制限禁止時間だけであるため、その制限禁止期間が経過したあとスリップが発生したときには迅速にそのスリップを抑制することができる。

【0061】

なお、本発明は上述した実施形態に何等限定されるものではなく、本発明の技術的範囲に属する限り種々の態様で実施し得ることはいうまでもない。

【0062】

例えば、上述した実施形態では、車両運転状態がスリップに依存せずに角加速度が変動する状態にある場合として、モータ要求トルク T_{m*} の変化量 ΔT_m が大きいことにより角加速度 α が変動する場合（第1実施形態）と、エンジン111が起動した時の振動の共振により角加速度 α が変動する場合（第2実施形態）を例に挙げて説明したが、スリップに依存せずに角加速度 α が変動するのであればこれら以外の車両運転状態であってもよい。

【0063】

また、上述した第1実施形態では、電気自動車10について説明したが、駆動軸に直接的に動力の出力が可能なモータを備える車両であれば、どのような構成の車両にこの第1実施形態の駆動制御を適用してもよい。例えば、第2実施形態のハイブリッド車110に適用してもよいし、シリーズ型やパラレル型などのハイブリッド車に適用してもよく、その場合には駆動輪18a、18bのトルク指令値 T^* を制限するにあたりモータのトルク制限を行ってもよいしモータとエンジンのトルク制限を行ってもよい。

【0064】

更に、上述した第2実施形態では、ハイブリッド車110について説明したが、駆動軸に直接的に動力の出力が可能なモータに加えてエンジンを備える車両で

あれば、どのような構成の車両にこの第2実施形態の駆動制御を適用してもよい。例えば、シリーズ型やパラレル型などのハイブリッド車に適用してもよい。

【0065】

更にまた、上述した実施形態では、スリップ発生時制御ルーチンやスリップ収束時制御ルーチンにおいて駆動輪18a、18bの駆動トルクを制限したが、駆動トルクの制限は特にこれらのルーチンに限定されずどのように行ってもよい。

【0066】

そしてまた、上述した実施形態において、閾値 α_{slip} に加えてこの閾値 α_{slip} よりも大きな値の非スリップ上限値 α_{max} を設定しておき、トルク制限禁止フラグF0が値1のときつまりトルク制限が禁止されているときであっても角加速度 α が非スリップ上限値 α_{max} を越えたときにはスリップが発生したと判定してトルク制限禁止フラグF0を値0に設定してもよい。こうすれば、スリップが発生しているにもかかわらず誤検出であるとして駆動輪18a、18bの駆動トルクの制限を禁止してしまうことがない。なお、非スリップ上限値 α_{max} は、例えばスリップ時しか採り得ない値とすればよい。

【0067】

そして更に、上述した実施形態では、トルク制限禁止フラグF0が値1のときつまりトルク制限が禁止されているときには、スリップ発生時制御やスリップ収束時制御といったトルク制限処理を行わないようにしたが、その代わりに、トルク制限禁止フラグF0が値1の間は閾値 α_{slip} を通常採り得ないほど大きな値に設定してもよい。こうすれば、スリップ判定処理（ステップS112やステップS208）で角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えることがないので、スリップが発生したと判定されることがなく、したがってトルク制限処理が行われることがない。

【図面の簡単な説明】

【図1】 電気自動車の構成の概略を表す構成図である。

【図2】 電気自動車で実行されるモータ駆動制御のフローチャートである。

。

【図3】 車速とアクセル開度とモータ要求トルクとの関係を示すマップで

ある。

【図 4】 グリップ時制御ルーチンのフローチャートである。

【図 5】 スリップ発生時制御ルーチンのフローチャートである。

【図 6】 モータの角加速度とトルク上限との関係を示すマップである。

【図 7】 アクセル開度、トルク、角加速度、各フラグの時間変化の様子を表す説明図である。

【図 8】 角加速度に基づいてモータのトルク上限値が設定される様子を示す説明図である。

【図 9】 ハイブリッド車の構成の概略を表す構成図である。

【図 10】 ハイブリッド車で実行されるモータ駆動制御のフローチャートである。

【図 11】 スリップ発生時制御ルーチンのフローチャートである。

【図 12】 角加速度、各フラグの時間変化の様子を表す説明図である。

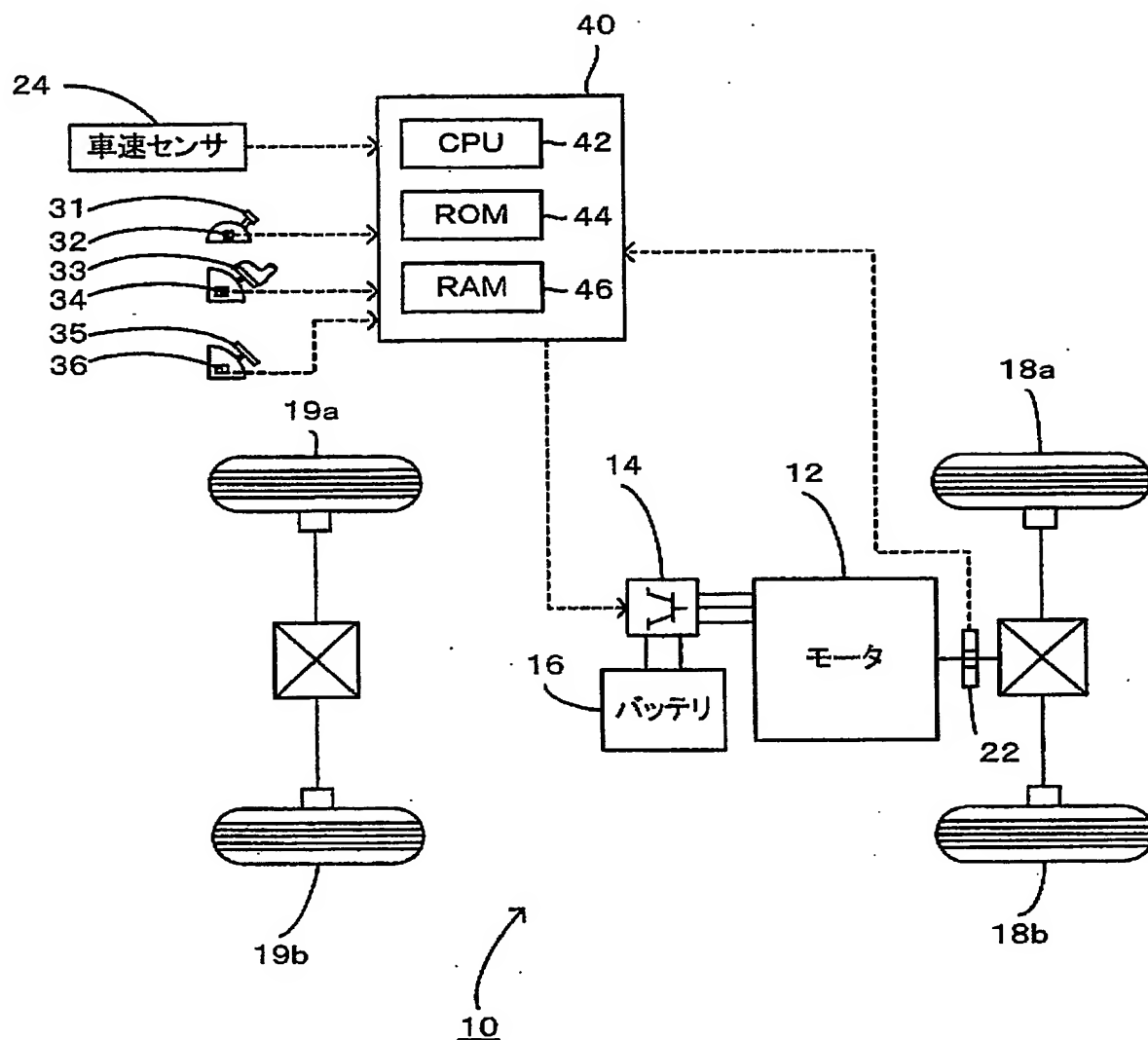
【符号の説明】

10 電気自動車、12 モータ、14 インバータ回路、16 バッテリ、18a, 18b 駆動輪、22 回転角センサ、24 車速センサ、40 電子制御ユニット、42 CPU、44 ROM、46 RAM、110 ハイブリッド車、111 エンジン、112 モータ、113 ジェネレータ、114, 115 インバータ回路、116 バッテリ、117 プラネタリギヤ、F0 トルク制限禁止フラグ、F1 スリップ発生フラグ、F2 計測フラグ。

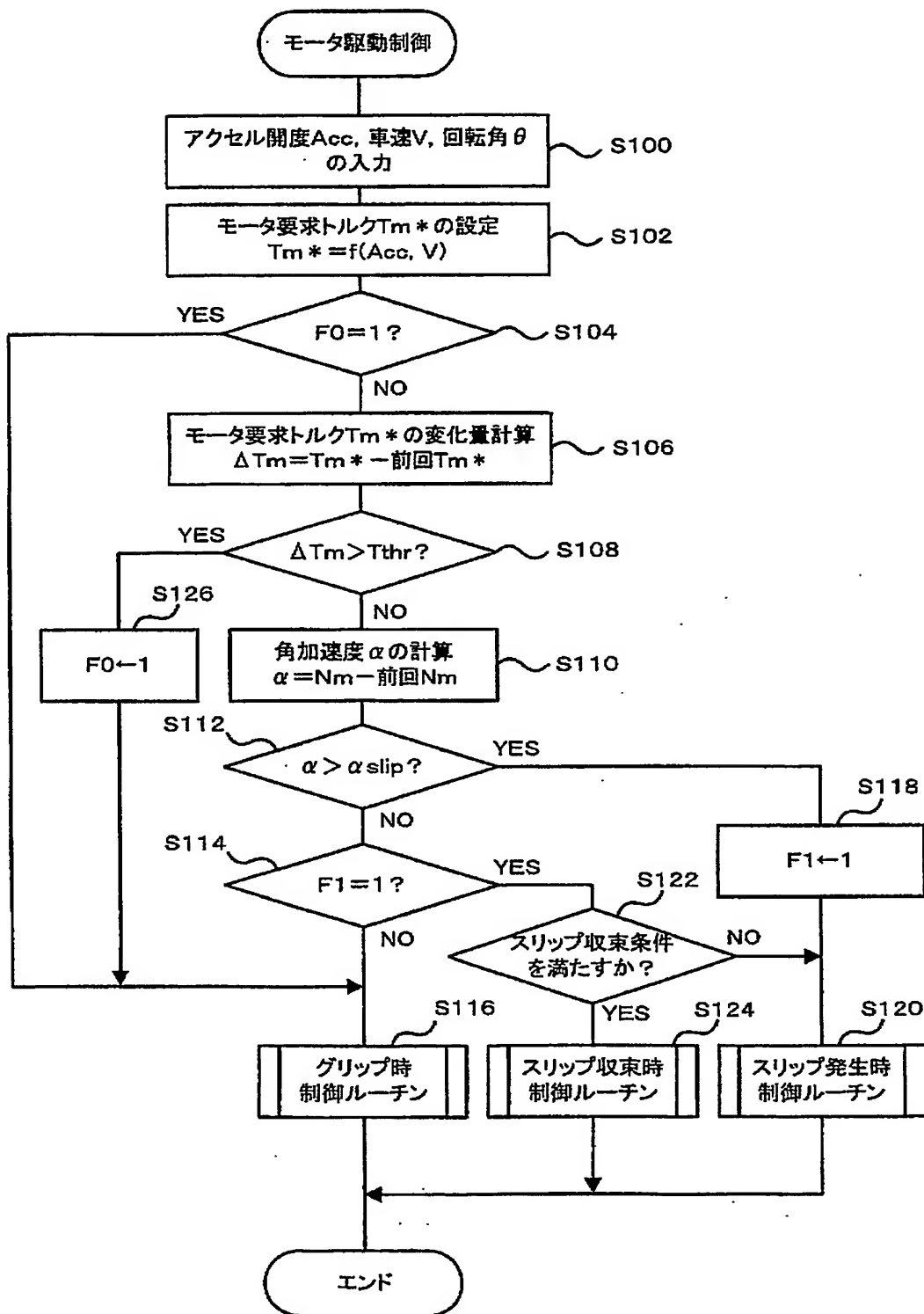
【書類名】

図面

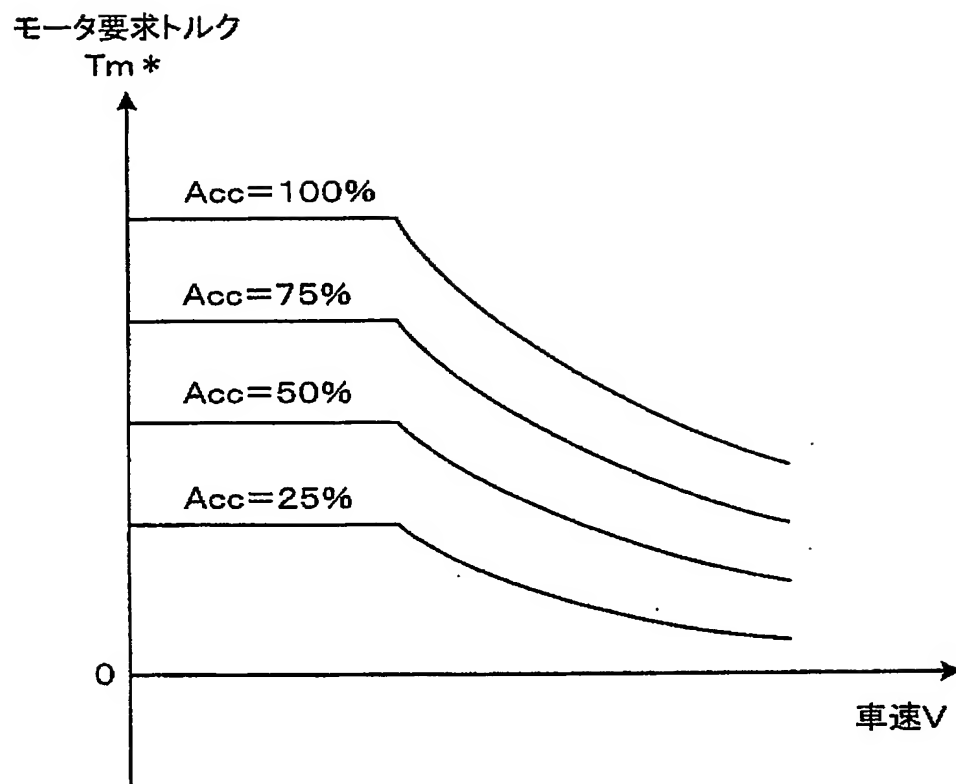
【図1】



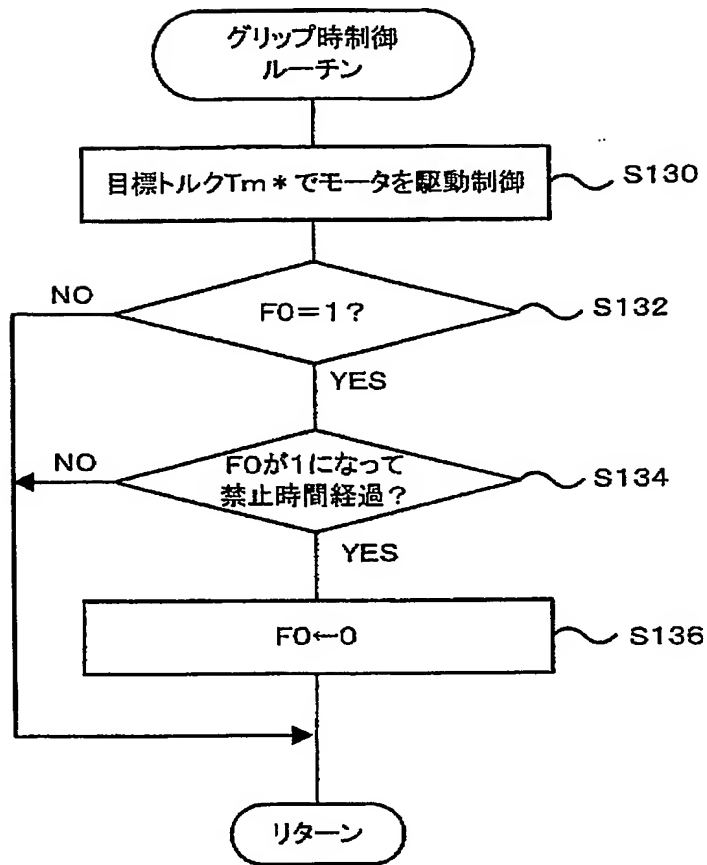
【図 2】



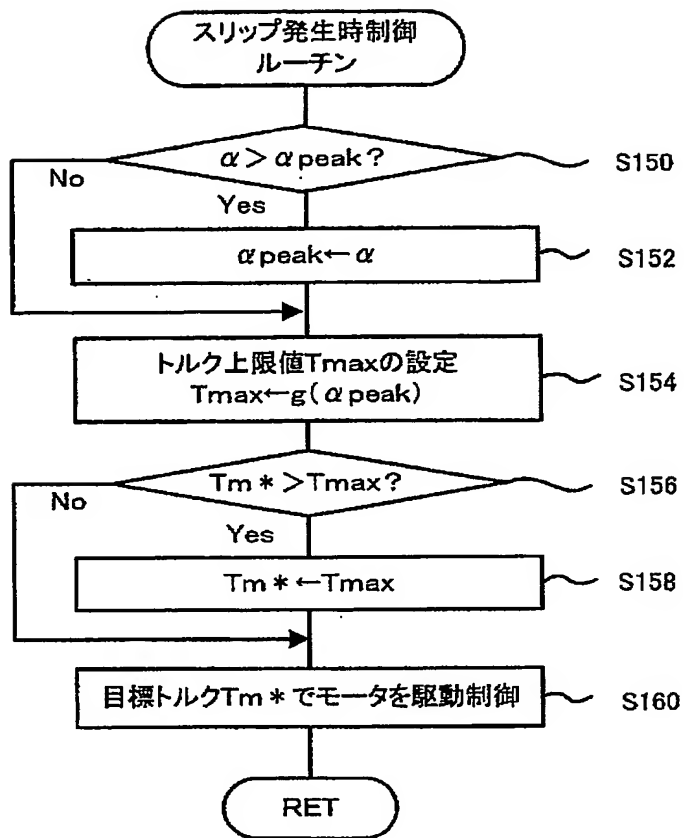
【図3】



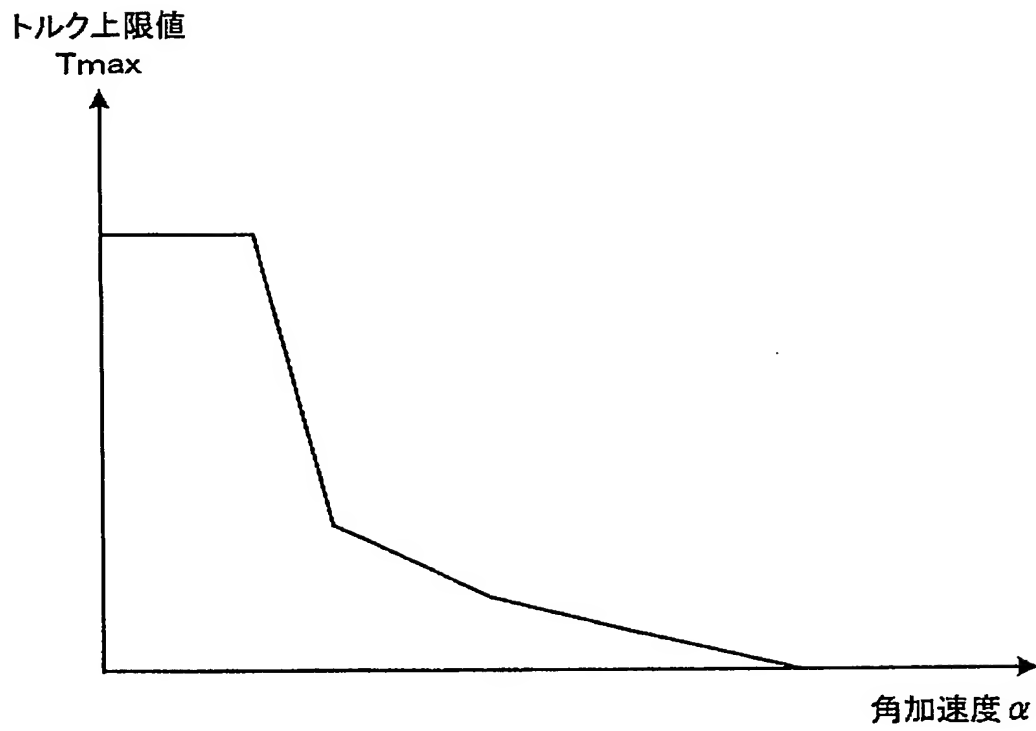
【図 4】



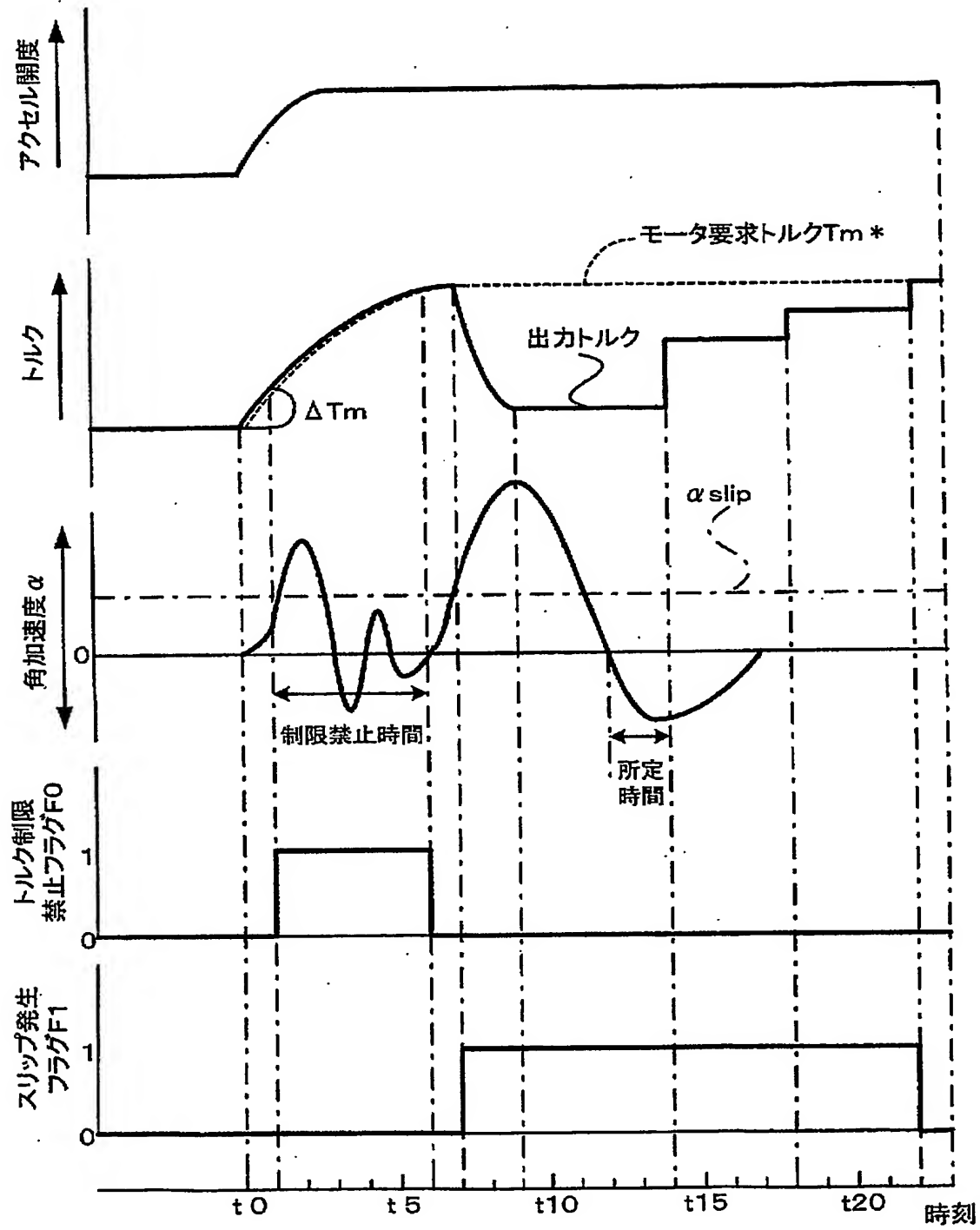
【図 5】



【図 6】

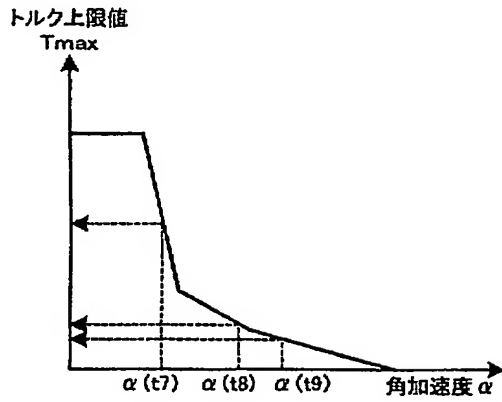


【図 7】

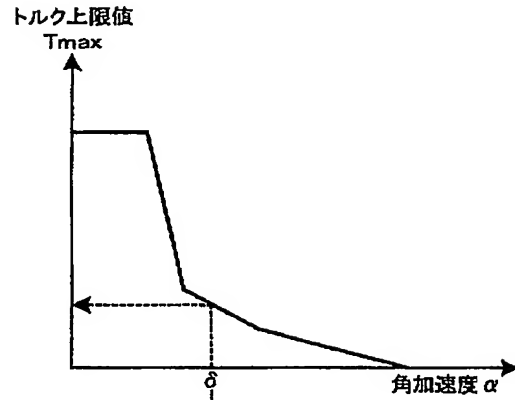


【図 8】

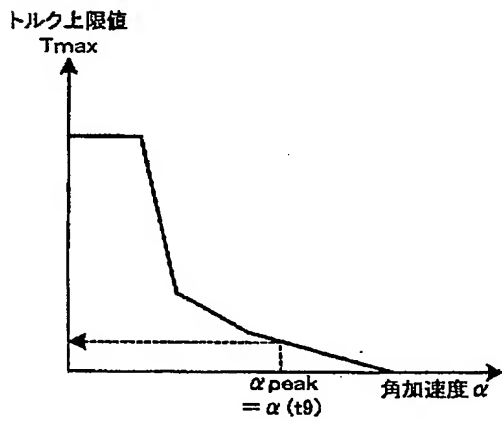
(a) 時刻 $t_7 \sim t_9$



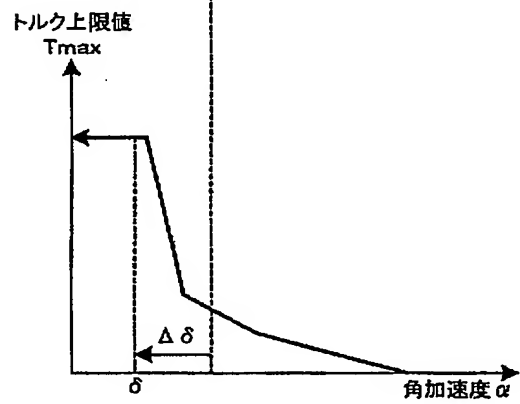
(c) 時刻 $t_{14} \sim t_{17}$



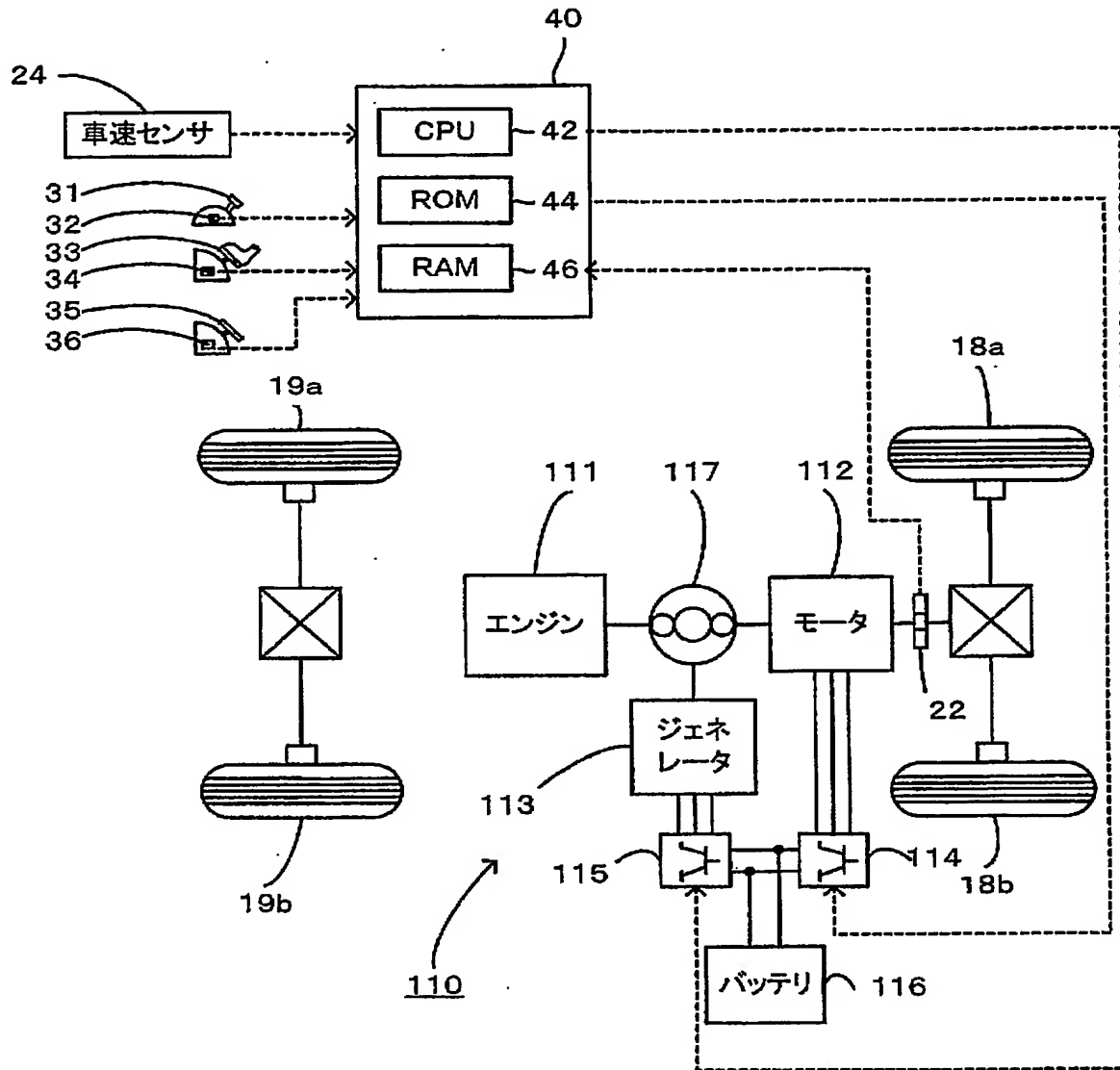
(b) 時刻 $t_{10} \sim t_{13}$



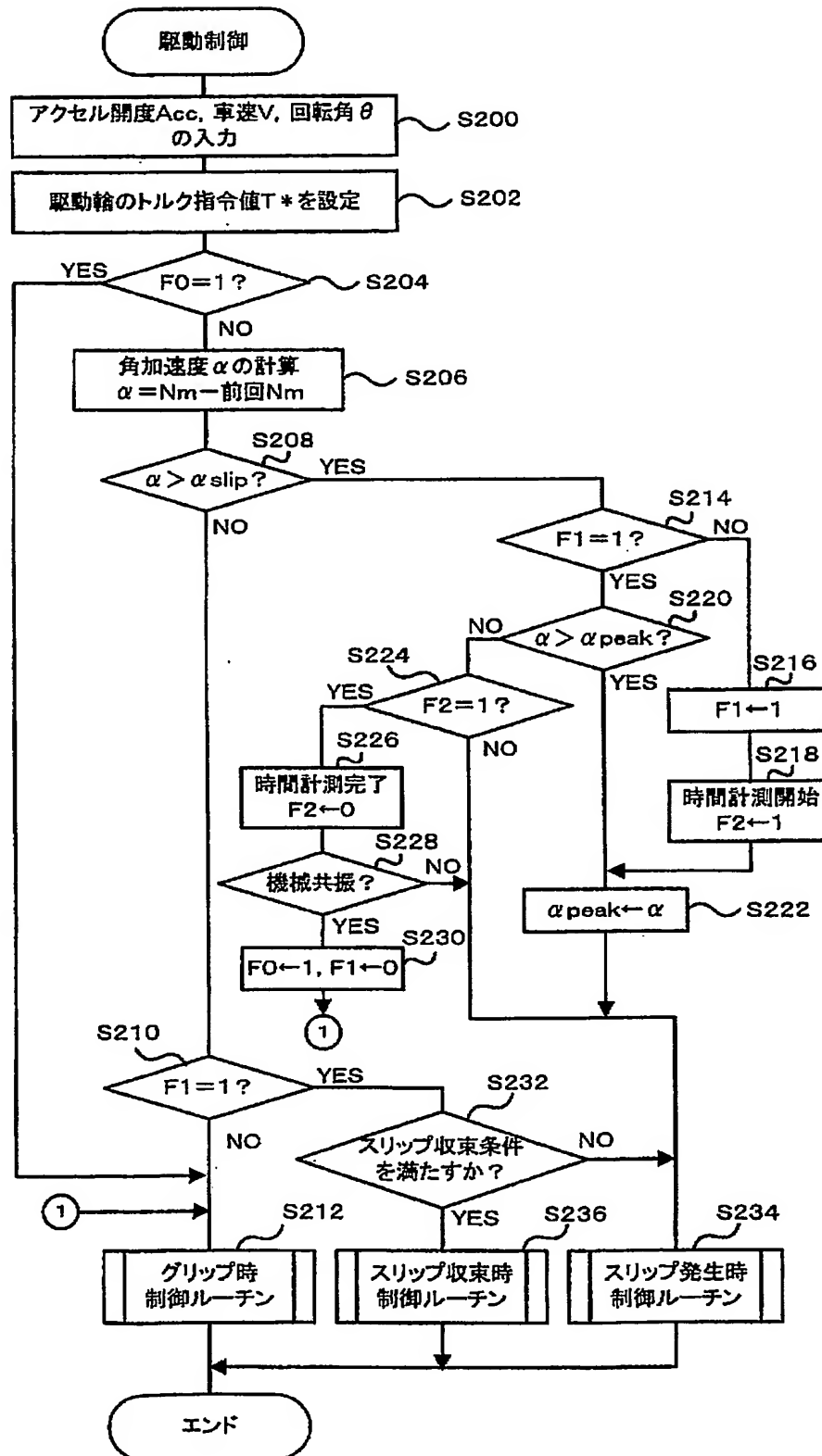
(d) 時刻 $t_{18} \sim t_{22}$



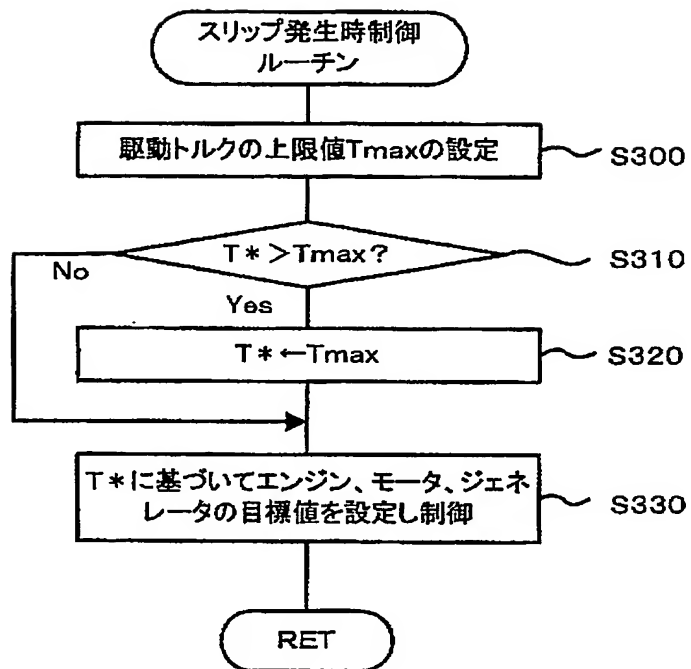
【図 9】



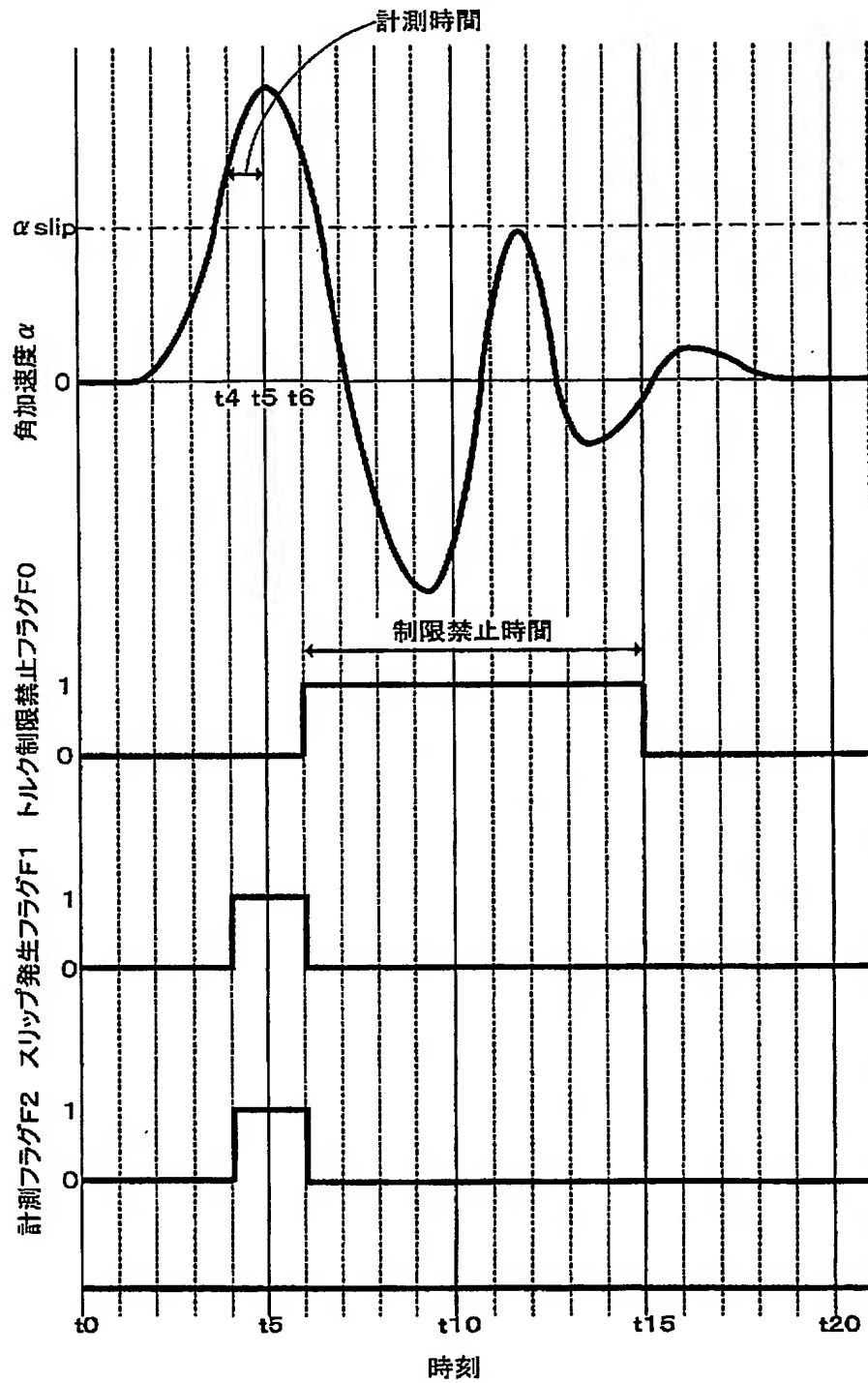
【図 10】



【図 11】



【図 12】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 角加速度に基づいてスリップを検出する際にスリップの誤検出により駆動輪の駆動トルクが制限されるのを防止する。

【解決手段】 モータ要求トルク T_m^* のトルク変化量 ΔT_m が大きいときには、そのトルク変化によって車両の振動や揺れが発生し、それによって角加速度 α が一時的に大きくなり、角加速度 α に基づくスリップ判定（ステップ S112）において、スリップ未発生にもかかわらず角加速度 α が閾値 α_{slip} を越えてスリップ発生と誤判定するおそれがある。このため、ステップ S108 でトルク変化量 ΔT_m が閾値 T_{thr} を越えるときにはスリップ未発生にもかかわらずスリップ発生と誤判定するおそれがあると判断して、トルク制限の処理つまりスリップ発生時制御ルーチン（ステップ S120）を行うことなく、ステップ S116 のグリップ時制御ルーチンを行う。

【選択図】 図2

特願 2 0 0 2 - 2 7 5 1 3 6

出 願 人 履 歷 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 3 2 0 7]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 2 7 日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県豊田市トヨタ町1番地

氏 名

トヨタ自動車株式会社